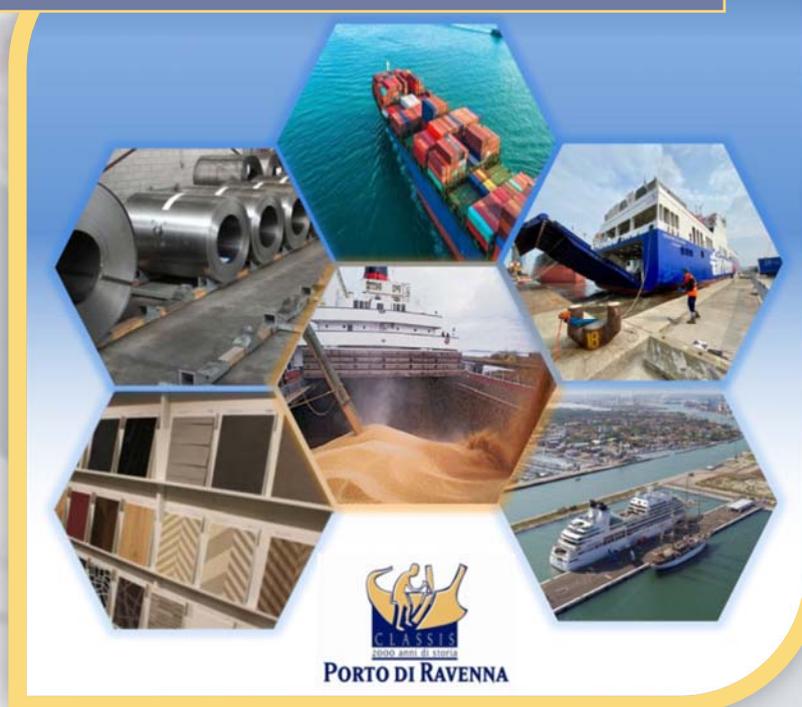


Andamento dei traffici nel Porto di Ravenna



Settembre 2022



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico centro settentrionale

a cura dell'AREA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO
dell'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRO
SETTENTRIONALE

Resp.le Vittoria Sbrighi

chiuso il 7 novembre 2022

Le statistiche mensili dei traffici nel Porto di Ravenna, complete di commenti e grafici, sono disponibili all'indirizzo:

<http://www.port.ravenna.it/category/portoravenna/statistiche/>

Citazione raccomandata in caso di utilizzo:

AdSP del Mare Adriatico centro-settentrionale, *“Andamento dei traffici nel Porto di Ravenna”* - Ravenna, Settembre 2022.

SOMMARIO

<i>I.</i>	<i>Movimentazione complessiva a tutto Settembre 2022</i>	5
<i>II.</i>	<i>FOCUS principali Categorie Merceologiche</i>	9
1.	COMPARTO AGROALIMENTARE.....	10
2.	MATERIALI DA COSTRUZIONE	14
3.	PRODOTTI METALLURGICI.....	17
4.	ALTRE MERCEOLOGIE	19
5.	CROCIERE	27
6.	TRAFFICO FERROVIARIO	29

INDICE DELLE FIGURE

FIGURA 1 - MOVIMENTAZIONE DI PERIODO E SUA INCIDENZA SU ANNO INTERO	5
FIGURA 2 - MOVIMENTAZIONE DI PERIODO PER CATEGORIA MERCEOLOGICA.....	9
FIGURA 3 –CONFRONTO III TRIM. 2022 vs III TRIM. 2021	9
FIGURA 4 –ANDAMENTO TRAFFICO CEREALI VIA TRENO	11
FIGURA 5 - TRAFFICO FERROVIARIO III TRIMESTRE 2022 PER CATEGORIA MERCEOLOGICA	30

INDICE DELLE TABELLE ALLEGATE

TABELLA N. 1	RIEPILOGO MOVIMENTAZIONE
TABELLA N. 2	MERCI (CATEGORIE MERCEOLOGICHE)
TABELLA N. 3	FOCUS PRINCIPALI MERCI MOVIMENTATE
TABELLA N. 4	CONTAINER
TABELLA N. 5	TRAILER E ROTABILI
TABELLA N. 6	PASSEGGERI
TABELLA N. 7	TRAFFICO FERROVIARIO
TABELLA ESPO	

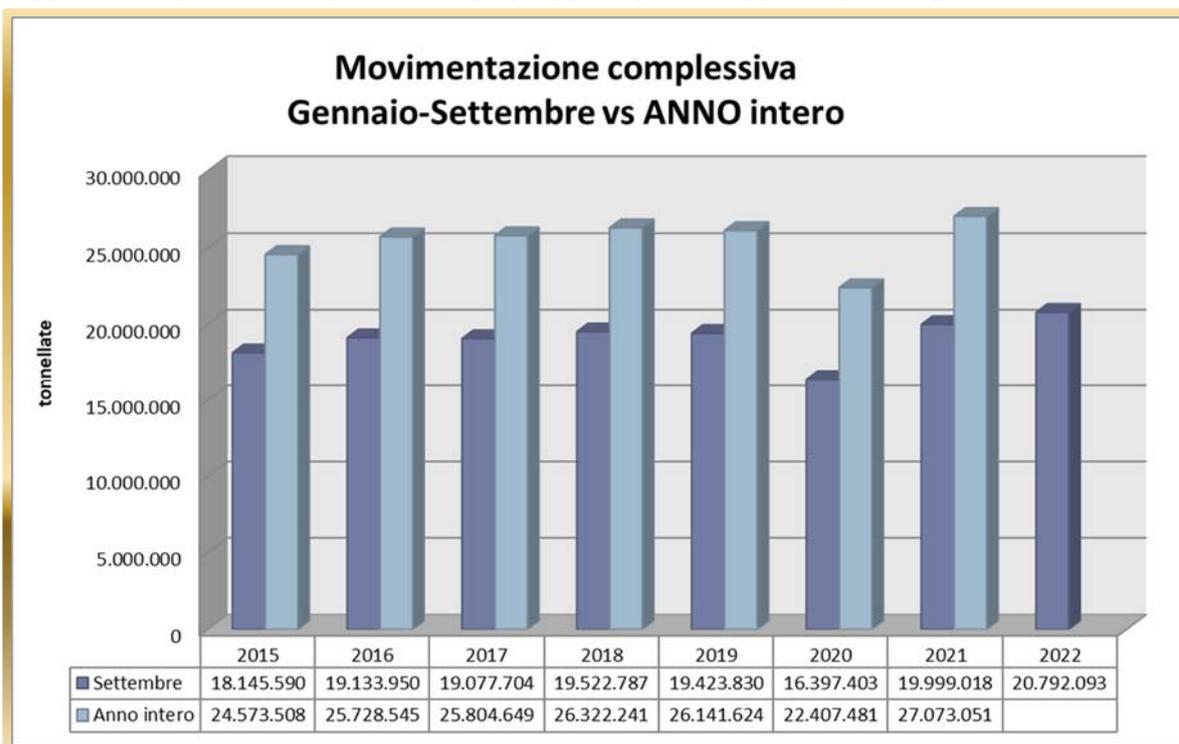
I. *Movimentazione complessiva a tutto Settembre 2022*

Gennaio-Settembre 2022 Continua il trend positivo per il **PORTO DI RAVENNA** che ha movimentato complessivamente, a tutto il **3° TRIMESTRE 2022, 20.792.093 TONNELLATE**, in crescita del **3,8%** (770 MILA DI TONNELLATE in più) rispetto allo stesso periodo del **2021** e del **6,6%** rispetto al **2019, ante pandemia**.

Gli **SBARCHI** sono stati pari a **18.135.570 TONNELLATE** (+5,6% sul **2021** e +8,9% sul **2019**) e gli **IMBARCHI** pari a **2.656.523 TONNELLATE** (-7,0% sul **2021** e -7,1% sul **2019**).

Numero di toccate Il **NUMERO DI TOCCATE** delle **NAVI** è stato pari a **2.053**, con **27** toccate in più (+1,3%) rispetto ai **PRIMI 9 MESI DEL 2021** e **72** toccate in più (+3,6%) rispetto al **2019**.

FIGURA 1 - MOVIMENTAZIONE DI PERIODO E SUA INCIDENZA SU ANNO INTERO



(cfr. in allegato la **Tabella n. 1: "RIEPILOGO MOVIMENTAZIONE"**)

Settembre 2022 Nel mese di **SETTEMBRE 2022** sono state **MOVIMENTATE COMPLESSIVAMENTE 2.117.885 TONNELLATE**, in calo del **6,5%** (quasi **150 MILA TONNELLATE** in meno) rispetto al **2021**, seppure superiori del **5,7%** rispetto al mese di **SETTEMBRE 2019, ante pandemia**.

Gli **SBARCHI** sono stati pari a **1.866.208 TONNELLATE** (-2,7% rispetto a **SETTEMBRE 2021** e +14,5% rispetto a **SETTEMBRE 2019**) e gli **IMBARCHI** pari a **251.677 TONNELLATE** (-27,5% rispetto a **SETTEMBRE 2021** e -32,6% rispetto a **SETTEMBRE 2019**).

Analizzando le **MERCI PER CONDIZIONAMENTO**, alla fine del **3° TRIMESTRE 2022** le **MERCI SECCHHE** (*rinfuse solide e merci varie e unitizzate*) - con una movimentazione pari a **17.170.445 TONNELLATE** - sono cresciute del **3,1%** rispetto al **2021** e del **6,7%** rispetto al **2019**.

Merci per condizionamento

Negativo per le **MERCI SECCHHE**, tuttavia, il mese di **SETTEMBRE 2022** che, con **1.723.701 TONNELLATE**, diminuisce dell'**11,9%** rispetto a **SETTEMBRE 2021**, pur conservando volumi superiori del **5,1%** rispetto a **SETTEMBRE 2019**.

Nell'ambito delle **MERCI SECCHHE**, quelle **UNITIZZATE IN CONTAINER** (con **1.888.405 TONNELLATE** di merce) sono aumentate del **10,2%** rispetto ai **PRIMI NOVE MESI DEL 2021** e del **2,0%** rispetto a quelli del **2019**, mentre le **MERCI SU ROTABILI** (**1.325.430 TONNELLATE**) sono aumentate del **24,5%** rispetto al **2021** e del **9,5%** rispetto al **2019**.

Merci secche

Nel mese di **SETTEMBRE 2022**, le **MERCI UNITIZZATE IN CONTAINER**, pari a **159.848 TONNELLATE**, sono però diminuite del **5,3%** **TONNELLATE** rispetto a **SETTEMBRE 2021** e del **22,8%** rispetto al **2019**.

Le **MERCI SU ROTABILI**, pari a **162.360 TONNELLATE**, sono cresciute del **40,0%** rispetto a **SETTEMBRE 2021** e del **15,4%** rispetto allo stesso mese del **2019**.

I **PRODOTTI LIQUIDI** - con una movimentazione di **3.621.648 TONNELLATE** - alla fine del **3° TRIMESTRE 2022** sono aumentati del **7,4%** rispetto allo stesso periodo del **2021** e del **6,0%** rispetto al **2019**.

Prodotti liquidi

Bene anche il mese di **SETTEMBRE 2022**, con **394.184 tonnellate**, in aumento del **27,1%** rispetto a **SETTEMBRE 2021** e dell'**8,3%** rispetto a **SETTEMBRE 2019**.

Prime stime: *+2,9% per i 10 mesi 2022, nonostante l'ottobre in negativo*

Dalle prime stime per il mese di **OTTOBRE** - formulate in base alle comunicazioni preventive caricate sul *Port Community System* a chiusura ordinativi – si prospetta un risultato negativo, con una movimentazione di quasi **2,3 MILIONI DI TONNELLATE**, in diminuzione del **5,5%** rispetto a **OTTOBRE 2021** e del **9,4%** rispetto a **OTTOBRE 2019**.

La movimentazione complessiva, quindi, per i **10 MESI DEL 2022** dovrebbe raggiungere quota **23,1 MILIONI DI TONNELLATE**, conservando un margine positivo di crescita del **2,9%** rispetto allo stesso periodo del **2021** e del **4,7%** rispetto a quello del **2019**.

Sul risultato del mese di **OTTOBRE 2022** pesa certamente il calo dei volumi movimentati nei settori maggiormente energivori, in primis quello dei **METALLURGICI** (**-31%** e **-12%**, rispettivamente, su **OTTOBRE 2021** e **2019**), ma anche quello nei **CONCIMI** (**-20%** rispetto a **OTTOBRE 2021** e **-15%** rispetto a **OTTOBRE 2019**) e nei **MATERIALI DA COSTRUZIONE** (**-14%** rispetto a **OTTOBRE 2021** e **-26%** rispetto a **OTTOBRE 2019**), in particolare nelle materie prime per le piastrelle, sui quali continuano a pesare gli aumenti nel costo del gas e dell'energia e gli effetti della guerra tra Russia e Ucraina sugli approvvigionamenti delle materie prime e sul loro costo.

In calo anche il dato dei **PETROLIFERI**, **-20%** rispetto a **OTTOBRE 2021** e **-8%** rispetto a **OTTOBRE 2019**.

In crescita, invece, gli **AGROALIMENTARI**, che dovrebbero aumentare di oltre il **25%** rispetto a **OTTOBRE 2021** e di circa il **4,5%** rispetto a **OTTOBRE 2019**.

Un'ottima performance mensile è prevista anche per i **PRODOTTI CHIMICI**, in aumento di oltre il **30%** rispetto a **OTTOBRE 2021** ma in calo dell'**8%** rispetto a **OTTOBRE 2019**.

Stima positiva, nei **PRIMI 10 MESI DEL 2022**, per i **CONTAINER**, che dovrebbero superare i **195 MILA TEUs**, segnando un **+12%** rispetto ai primi **10 MESI DEL 2021** e oltre il **6%** in più rispetto al **2019**.

Dal punto di vista dei volumi movimentati, inoltre, la **MERCE IN CONTAINER** nei **PRIMI 10 MESI 2022** è stimata in oltre **2 MILIONI DI TONNELLATE**, in aumento del **9,8%** rispetto al **2021** e del **2,3%** rispetto al **2019**.

Per quanto riguarda i **TRAILER**, i semirimorchi movimentati nei **PRIMI 10 MESI** del **2022** dovrebbero essere quasi pari a **67.000 PEZZI** (oltre l'**8%** in più sul **2021** e **+19%** sul **2019**).

Anche la corrispondente **MERCE SU TRAILER** movimentata dovrebbe superare di oltre il **28%** quella movimentata **FINO A OTTOBRE 2021** e di quasi il **10%** quella del relativo periodo del **2019**.

I RINCARI MINACCIAANO LA CRESCITA DELL'EXPORT

L'inasprirsi dello **shock energetico** compromette la crescita dell'export (**+21%** nei **PRIMI SETTE MESI** dell'anno secondo Istat) che stava dando una boccata di ossigeno alle aziende italiane, strette tra gli effetti della guerra, i costi energetici e delle materie prime alle stelle, con l'inflazione che minaccia approvvigionamenti e fiducia dei consumatori.

Lo scenario futuro, confermato dal report del **CENTRO STUDI CONFINDUSTRIA** diffuso recentemente, è quello di un rallentamento forte del commercio con l'estero: dopo una crescita a doppia cifra nel **2022 (+10,3%)**, l'export frenerà bruscamente (**+1,8%**) nel **2023**.

I primi segnali del cambio di passo, di fatto, ci sono già stati e arrivano dal manifatturiero, soprattutto stringendo il focus sui territori.

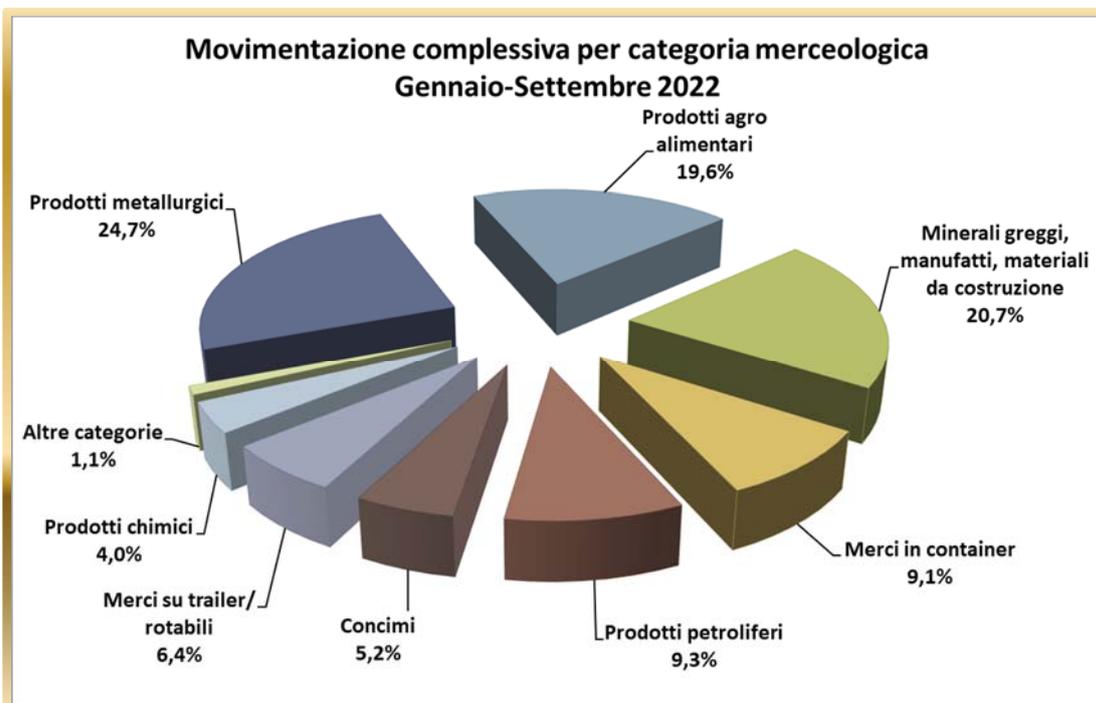
Le elaborazioni del **CENTRO STUDI DELLE CAMERE DI COMMERCIO GUGLIELMO TAGLIACARNE**, realizzate per **IL SOLE 24 ORE** su dati **ISTAT** e **TERNA**, evidenziano che tra il **PRIMO E IL SECONDO TRIMESTRE 2022** la corsa dell'export ha cominciato a rallentare, soprattutto nelle province che consumano livelli elevati di energia elettrica: qui le esportazioni in valore - che, va detto, incorporano gli effetti dell'aumento dei costi e dell'inflazione - sono passate da una crescita tendenziale del **+22%** su base annua nel primo trimestre al **+20,8%** nel secondo trimestre (**-1,2%**).

Di contro, le province meno energivore continuano a macinare vendite estere, registrando un trend crescente tra i due trimestri a confronto (**+3,4%**): tra **GENNAIO** e **MARZO** l'export è salito del **25%** rispetto al periodo corrispondente dell'anno scorso, mentre nel **SECONDO TRIMESTRE** la crescita ha toccato il **+28%**.

Il tema dei prezzi energetici e delle materie prime incide molto sull'andamento delle vendite sui mercati stranieri (così come sulle importazioni) ma pesa anche sulla produzione.

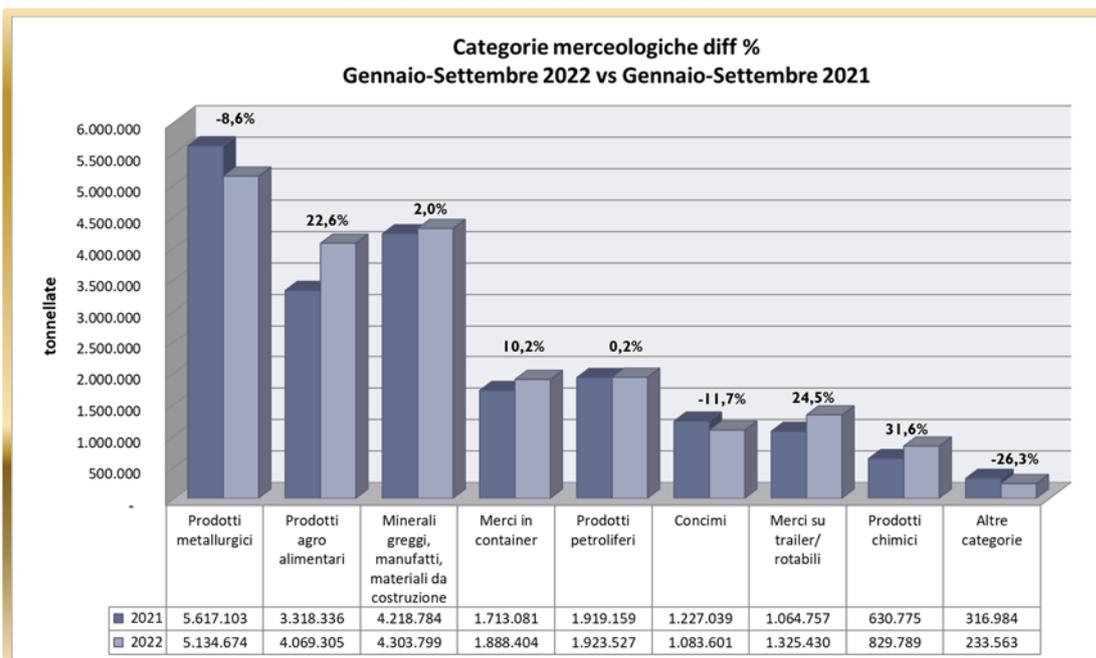
II. FOCUS principali *Categorie Merceologiche*

FIGURA 2 - MOVIMENTAZIONE DI PERIODO PER CATEGORIA MERCEOLOGICA



(CFR. IN ALLEGATO LA **TABELLA N. 2: "MERCI (CATEGORIE MERCEOLOGICHE)"**)

FIGURA 3 –CONFRONTO III TRIM. 2022 vs III TRIM. 2021



(CFR. IN ALLEGATO LA **TABELLA N. 3: "FOCUS PRINCIPALI MERCI MOVIMENTATE"**)

1. COMPARTO AGROALIMENTARE

Il **COMPARTO AGROALIMENTARE** (*derrate alimentari e prodotti agricoli*) ha registrato una movimentazione di **4.069.305 TONNELLATE** di merce a tutto il **3° TRIMESTRE DEL 2022**, in crescita di circa il **22,6%** (oltre **750 MILA** tonnellate in più) rispetto allo stesso periodo del **2021** e del **3,9%** rispetto a quello del **2019**.

Terzo trimestre 2022

Ottima la performance realizzata nel mese di **SETTEMBRE**, con **512.408 TONNELLATE** di merce movimentata, in crescita del **123,6%** rispetto a **SETTEMBRE 2021** e del **3,2%** rispetto a **SETTEMBRE 2019**.

Settembre 2022

Analizzando l'andamento delle singole merceologie, nei **PRIMI 9 MESI DEL 2022** si è registrata una consistente ripresa nella movimentazione dei **CEREALI**, che raggiungono le **1.126.894 TONNELLATE**, in crescita del **184,1%** rispetto al **2021** (quando erano state movimentate appena **396.688 TONNELLATE**) anche se restano ancora inferiori del **18,0%** rispetto ai **PRIMI 9 MESI 2019**, *ante pandemia*.

Cereali

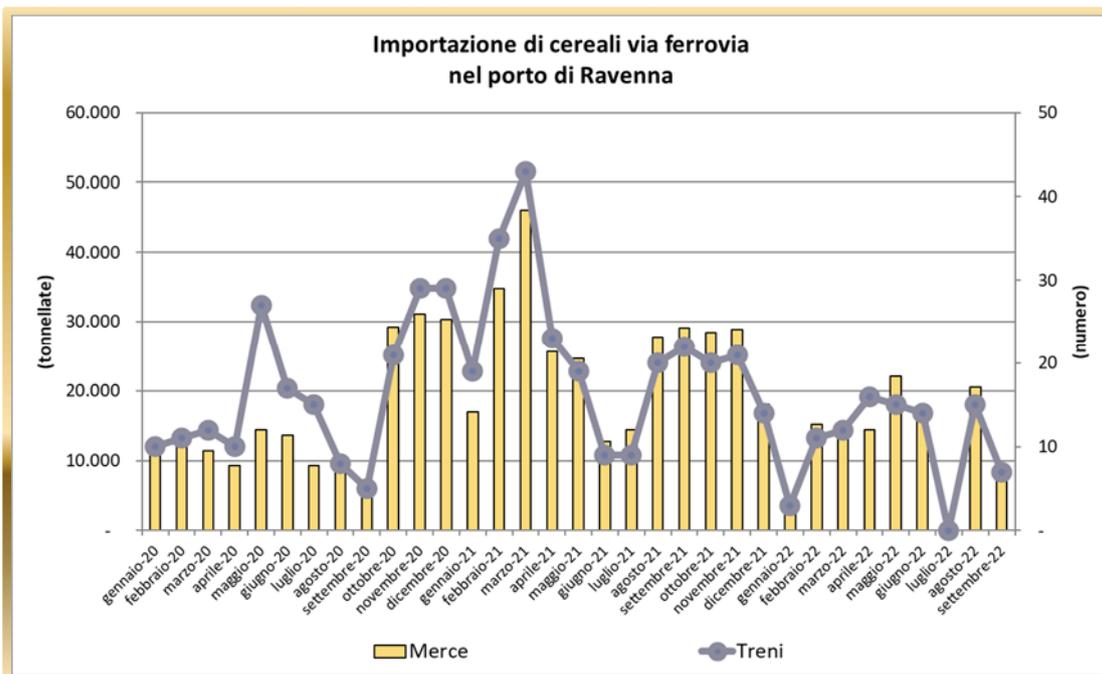
In **SETTEMBRE 2022** si sono registrate ben **197.677 TONNELLATE** di **CEREALI** movimentati, in crescita del **3.242,0%** rispetto a **SETTEMBRE 2021** quando erano state movimentate solo **5.912 TONNELLATE** e in calo del **23,4%** rispetto a **SETTEMBRE 2019**.

In calo rispetto ai mesi precedenti gli **ARRIVI VIA TRENO** di **CEREALI** dai **PAESI DELL'EST EUROPA**: nel mese di **SETTEMBRE** sono stati registrati **7 TRENI**, per un totale di **9.109 TONNELLATE**.

Arrivi di cereali via treno

Il **PERIODO GENNAIO-SETTEMBRE 2022** ha registrato complessivamente una movimentazione di **93 TRENI** e **116.332 TONNELLATE** di **CEREALI** in import, valori molto inferiori rispetto a quelli record del **2021** quando, nello stesso periodo, si erano registrati **199 TRENI** e oltre **232 MILA TONNELLATE**.

FIGURA 4 –ANDAMENTO TRAFFICO CEREALI VIA TRENO



Dopo lo sblocco diplomatico delle esportazioni di cereali provenienti dall'**UCRAINA**, a metà **OTTOBRE** – informa una nota dell'**AGENZIA DOGANE E MONOPOLI** – sono giunte nel porto di **BARI** due navi cargo, la **FAST** e la **LADY AYANA**, con un carico di mais rispettivamente di **46.000 TONNELLATE** e di **26.000 TONNELLATE**, in parte sbarcate in **PUGLIA** e in parte destinate a proseguire verso il porto di **RAVENNA**.

Farine Nei **PRIMI 9 MESI DEL 2022** la movimentazione delle **FARINE** pari a **814.591 TONNELLATE** risulta in aumento del **4,7%** rispetto allo **STESSO PERIODO DEL 2021** ma in calo dell'**1,5%** rispetto a quello del **2019**.

Il mese di **SETTEMBRE**, con **90.042 TONNELLATE** (tutti sbarchi), ha segnato un aumento del **40,4%** rispetto a **SETTEMBRE 2021** mentre risulta in linea con il dato registrato a **SETTEMBRE 2019**.

Semi oleosi Gli sbarchi dei **SEMI OLEOSI** nei **PRIMI 9 MESI DEL 2022**, con **944.922 TONNELLATE** risultano in leggero aumento (**+0,5%**) rispetto al **2021** e superiori del **54,6%** rispetto al **2019**.

Nel mese di **SETTEMBRE** sono state sbarcate **49.240 TONNELLATE**, **+3,2%** rispetto al **2021** e **-0,6%** rispetto al **2019**.

Nel **PERIODO GENNAIO-SETTEMBRE 2022** gli **OLI ANIMALI E VEGETALI** sono cresciuti del **5,5%** rispetto allo stesso periodo del **2021**, e dello **0,3%** rispetto a quello del **2019**. *Oli animali e vegetali*

Molto positivo il risultato del mese di **SETTEMBRE 2022** che, con **94.027 TONNELLATE**, è cresciuto del **50,0%** rispetto al **2021** e del **77,1%** rispetto al **2019**.

ORTOFRUTTA IN CRISI PROFONDA: L'IMPORT SORPASSA L'EXPORT

Il **comparto ortofrutticolo made in Italy** allarga il gap con i competitors europei. Non è più soltanto un problema di qualità o di quantità: in gioco c'è una perdita progressiva di competitività e di primato commerciale.

Gli effetti della crisi energetica e delle strozzature che hanno rallentato il commercio internazionale si misurano nei dati relativi ai primi sei mesi dell'anno, con l'export che ha perso il **3,8%** in valore e il **6,8%** in quantità.

È un trend – fa notare **FRUITIMPRESE** – che accomuna tutti segmenti, in particolare **FRUTTA FRESCA (-7,68%)** e **AGRUMI (-15,2%)**.

La cifra record del **PRIMO SEMESTRE 2021 – 5,2 MILIARDI DI EURO** – sembra lontana, ma quel che più preoccupa è il forte aumento delle importazioni, con incrementi a valore quasi tutti a doppia cifra: **AGRUMI (+38,6%)**, **LEGUMI-ORTAGGI (+32,8%)**, **FRUTTA FRESCA (+9,5%)**, **FRUTTA SECCA (+25%)**.

Le quantità importate (oltre **2 MILIONI DI TONNELLATE**) superano ampiamente l'export (**1,7 MILIONI DI TONNELLATE**) e il saldo commerciale in valore è al tracollo: **115 MILIONI DI EURO (-81,9%** rispetto i **635 MILIONI del PRIMO SEMESTRE 2021)**.

Come ricorda *Marco Salvi*, presidente di **FRUITIMPRESE**, l'Italia rischia di perdere il primato nella produzione e nell'export di molti prodotti di punta, come **PERE, PATATE, PESCHE, MAIS DOLCE, POMODORI** (che diventano il secondo prodotto più importato dopo **BANANE, AVOCADO** e **ANANAS**) con un valore complessivo di circa **97 MILIONI DI EURO**.

«Anche l'andamento della campagna ortofrutticola in questo momento è molto preoccupante» racconta *Raffaele Drei*, presidente di **CONFCCOPERATIVE EMILIA ROMAGNA**.

Nella regione è in corso la raccolta dei kiwi ed è da poco terminata quella delle pere e delle patate, che richiedono una lunga conservazione: un processo "sanguinoso", considerata l'impennata dei costi energetici, cui si aggiungono gli effetti di cambiamenti climatici e patologie che hanno impattato sulle rese, in termini qualitativi e quantitativi.

PREZZI SOTTO I COSTI E CARO ENERGIA AGGRAVANO IL DEFICIT STRUTTURALE ITALIANO

[SINTESI DA AGRISOLE, 2 NOVEMBRE]

«L'Italia è costretta a importare materie prime agricole a causa dei bassi compensi riconosciuti agli agricoltori che hanno dovuto ridurre di quasi un terzo la produzione nazionale di mais negli ultimi 10 anni»: così il presidente di **COLDIRETTI**, **Ettore Prandini**, commenta l'annuncio della partecipazione della **Russia** all'accordo sui corridoi verdi per l'export di cereali ucraini che ha consentito la ripresa delle spedizioni dal **MAR NERO**.

Verso l'**ITALIA** sono arrivate dall'**UCRAINA** nel **2021** quasi **1,2 MILIONI DI TONNELLATE** di **MAIS** per l'alimentazione animale, **GRANO TENERO** e **OLIO DI GIRASOLE**, stima **COLDIRETTI**, sottolineando che «l'apertura di Putin è importante soprattutto per le forniture di mais alle stalle italiane in una situazione in cui i costi di produzione sono cresciuti del **57%**, secondo il **Crea**, mettendo in ginocchio gli allevatori nazionali. L'Ucraina, infatti, con una quota di poco superiore al **13%** per un totale di **785MILA TONNELLATE** è il secondo fornitore di mais dell'Italia che è costretta ad importare circa la metà del proprio fabbisogno per garantire l'alimentazione degli animali nelle stalle».

L'**UCRAINA** garantisce invece appena il **3%** dell'import nazionale di **GRANO** (con circa **122MILA TONNELLATE**) mentre sono pari a ben **260MILA TONNELLATE** gli arrivi annuali di **OLIO DI GIRASOLE**, secondo i dati Istat relativi al commercio estero 2021. «Lo sblocco al passaggio delle navi cariche di cereali sul **MAR NERO** — aggiunge la **COLDIRETTI** — è importante anche per combattere il rischio carestia in ben quei **53 Paesi** dove secondo l'**ONU**, la popolazione spende almeno il **60%** del proprio reddito per l'alimentazione. Un rischio anche per la stabilità politica proprio mentre si moltiplicano le tensioni sociali ed i flussi migratori, anche verso l'**ITALIA**».

Il **Presidente Prandini** sottolinea, quindi, l'importanza di misure immediate per salvare aziende e stalle, contenendo il caro energia e i costi di produzione grazie, a esempio, ad accordi di filiera tra imprese agricole e industriali con precisi obiettivi qualitativi e quantitativi, in modo da garantire prezzi equi che non scendano mai sotto i costi di produzione, come prevede la nuova legge di contrasto alle pratiche sleali.

Servono, al tempo stesso, misure strutturali per garantire in futuro la sovranità alimentare del Paese: investimenti per aumentare produzione e rese dei terreni con bacini di accumulo delle acque piovane per combattere la siccità; soluzioni di contrasto all'invasione della fauna selvatica che sta costringendo in molte zone interne all'abbandono nei terreni; misure di sostegno alla ricerca pubblica con l'innovazione tecnologica a supporto delle produzioni, della tutela della biodiversità e come strumento in risposta ai cambiamenti.

2. MATERIALI DA COSTRUZIONE

I **MATERIALI DA COSTRUZIONE** hanno registrato nei **PRIMI 9 MESI 2022** una movimentazione complessiva di **4.303.799 TONNELLATE**, in crescita del **2,0%** rispetto al **2021** e del **15,4%** rispetto ai livelli del **2019**, *ante pandemia*.

La movimentazione di **MATERIE PRIME PER LA PRODUZIONE DI CERAMICHE** del **DISTRETTO DI SASSUOLO**, con **3.953.113 TONNELLATE**, è aumentata del **4,1%** rispetto ai **PRIMI 9 MESI 2021** e del **18,2%** rispetto al **2019**.

Positivo il mese di **SETTEMBRE**, con una movimentazione di **524.926 TONNELLATE** (**+8,8%** rispetto a **SETTEMBRE 2021** e **+128,2%** rispetto al **2019**) grazie in gran parte all'andamento delle **MATERIE PRIME CERAMICHE** che, con **495.648 TONNELLATE**, sono in crescita del **10,3%** rispetto a **SETTEMBRE 2021** e del **167,6%** rispetto a **SETTEMBRE 2019**.

Fino a **GIUGNO** il settore è cresciuto in media del **21%**, a **LUGLIO** c'è stata la crisi energetica, ad **AGOSTO** il costo dell'energia è raddoppiato.

L'approssimarsi, ad inizio **2023**, di nuove condizioni contrattuali per quelle imprese del settore che ancora godevano di forniture di gas ed energia a tariffe "*bloccate*", a fronte di un portafoglio ordinativi certamente significativo, può avere indotto un'anticipazione della produzione negli ultimi mesi, creando magazzino, per sfruttare il più possibile costi energetici con tariffe ancora competitive, prima dei temuti rincari, spesso con dinamiche speculative.

E il presidente di **CONFINDUSTRIA CERAMICA**, **Giovanni Savorani**, a seguito della crisi che ha colpito il settore - al contempo energivoro e gasivoro - segnala l'urgenza di risposte a livello di governo centrale ed europeo.

Gli ultimi provvedimenti a favore delle imprese energivore e gasivore non bastano; nell'ultima versione, quella del **DECRETO AIUTI TER**, è previsto un credito del **40%** delle spese sostenute per la componente energetica acquistata e utilizzata nei mesi di **OTTOBRE** e **NOVEMBRE 2022** e per quelle sostenute per l'acquisto del gas naturale e consumato nello stesso periodo (e per usi diversi da quelli termoelettrici).

Gennaio-settembre 2022

Settembre 2022

**Confindustria Ceramica:
un settore strategico
che chiede risposte
urgenti**

Altro problema per il settore è quello dell'approvvigionamento delle bellissime e bianchissime argille del **DONBASS**, utilizzate prima del conflitto tra **RUSSIA** e **UCRAINA** dalla ceramica italiana, che punta sulla qualità: ora molte aziende hanno attivato forniture più care e di qualità inferiore da altri Paesi, come **TURCHIA**, **INDIA** e **BRASILE**. Altre aziende hanno preso accordi con la **GERMANIA**, e le argille arrivano via treno a costi elevati.

Il **Presidente Savorani** sottolinea che, al momento, l'unica soluzione è fare fermate programmate per ridurre i consumi al fine di mantenere i posti di lavoro.

Il pericolo è che la difficoltà del settore ceramico italiano avvantaggi Paesi come, ad esempio, la **TURCHIA** che, anche se sta sperimentando un'inflazione molto alta, ha costi bassi in proporzione a quelli italiani, ma la qualità è quella della tecnologia italiana.

Altri Paesi in crescita, nel settore ceramico, sono l'**INDIA**, il **VIETNAM**, ma anche la **CINA** (il primo produttore mondiale, ma alle prese ancora con il Covid) e gli **USA**.

C'è poi il rischio che aziende di settore **delocalizzino** per produrre in Paesi più appetibili: diverse aziende italiane, a causa dei costi dei trasporti, hanno già stabilimenti produttivi negli **USA** ma in questo momento la spinta a mettere qualche forno in più negli **USA**, dove l'energia costa molto di meno, è molto sostenuta. Altro Paese possibile target in termini di delocalizzazione è la **TURCHIA**.

Fondamentale, per **CONFINDUSTRIA CERAMICA**, è una presa di posizione europea sull'energia e l'adozione, a livello continentale, di una **moratoria sui mutui** che le aziende di comparto hanno contratto per finanziare i propri investimenti: negli ultimi 20 anni, infatti, il settore ha investito moltissimo in nuovi forni con cui il calore viene recuperato per i bruciatori o per operazioni di essiccazione, con l'adozione, in molti casi, di sistemi di co-generazione.

L'**ITALIA** è comunque il Paese più avanzato del mondo quanto a tecnologia verticale, grazie a software innovativi per gestire in modo digitale e integrato i dati e i processi dell'industria ceramica, dalle materie prime fino alle spedizioni.

Le risorse del PNRR (per la precisione, cinque linee di ricerca) potrebbero fungere da volano per la messa a punto di prodotti innovativi e che comportino un minor consumo di anidride carbonica, realizzando una filiera fortissima tra costruttori di macchinari, le industrie della ceramica, quelle chimiche che fanno gli smalti, le Università di **BOLOGNA** e **MODENA**, e i centri di ricerca dell'**EMILIA ROMAGNA**.

Completarebbe il tutto l'intera digitalizzazione dei sistemi di distribuzione e della logistica, lavorando con le ferrovie e il **PORTO DI RAVENNA**.

3. PRODOTTI METALLURGICI

- Gennaio-Settembre 2022** Per i **PRODOTTI METALLURGICI**, nei **PRIMI 9 MESI DEL 2022**, sono state movimentate **5.134.674 TONNELLATE**, in calo del **8,6%** rispetto allo stesso periodo del **2021** e del **5,1%** rispetto ai livelli del **2019**.
- Settembre 2022** Il mese di **SETTEMBRE** ha visto un forte calo della movimentazione, pari a **358.763 TONNELLATE (-60,2%** rispetto a **SETTEMBRE 2021)** con valori inferiori anche a **SETTEMBRE 2019 (-22,3%)**.
- Negativi gli sbarchi da Taranto** Gli sbarchi provenienti da **TARANTO (ACCIAIERIE D'ITALIA, EX ILVA)** nei **PRIMI 9 MESI DEL 2022**, pari a **486.935 TONNELLATE**, sono in calo del **26,1%** rispetto allo stesso periodo del **2021**.
- Diminuiscono gli scambi UE** Per quanto riguarda gli scambi con i **PAESI COMUNITARI (-6,7%** rispetto allo stesso periodo del **2021)**, i principali Paesi di riferimento sono stati la **GERMANIA** con **443 MILA TONNELLATE (-24,7%)**, la **FRANCIA** con **415 MILA TONNELLATE (+102,7%)** e il **BELGIO** che, con **102 MILA TONNELLATE**, segna un **+1.762,4%**.
- Cala l'import da Paesi Extra UE** Per quanto riguarda i **PAESI EXTRA-UE**, l'arrivo/partenza di prodotti metallurgici, pari a **3.127.781 TONNELLATE** (il **64%** del totale), è in calo del **16,4%** rispetto allo stesso periodo del **2021**.
- I Paesi dai quali l'import è stato più significativo sono la **CINA**, con **604 MILA TONNELLATE (+121,2%)**, la **COREA DEL SUD** con oltre **481 MILA TONNELLATE (+46,4%)**, la **TURCHIA** con **351 MILA TONNELLATE (-39,9%)**, il **VIETNAM** con **330 MILA TONNELLATE (+7,2%)**, il **GIAPPONE** con **314 MILA TONNELLATE (+178,0%)**.
- Marcegaglia pensa a brevi stop della produzione** Per quanto riguarda lo stabilimento **MARCEGAGLIA** di **RAVENNA**, il direttore **Aldo Fiorini**, segnala la criticità del momento: i segnali di un rallentamento dell'economia europea che dipende da tanti fattori, inclusa l'energia, sono evidenti, come è evidente una situazione di contrazione degli ordini.

Molti concorrenti sono già parzialmente fermi da qualche mese e non è escluso che anche a Ravenna si decida di fermare la produzione, magari per qualche giorno, mantenendo aperte le spedizioni.

*«Lo stabilimento di **RAVENNA** vale il **55%** dei consumi energetici di tutto il Gruppo. Se sommiamo i costi dell'energia elettrica a quelli del gas, quest'anno andremo a pagare una bolletta nell'ordine di un aumento di **6-7 VOLTE** rispetto al **2020**. Un trend impressionante – spiega **Fiorini** – motivo per cui ci stiamo organizzando con diverse attività e investimenti per ridurre l'impatto».*

Lo stabilimento ravennate è dotato di due impianti di autoproduzione di energia elettrica: uno di cogenerazione ad alta efficienza e il fotovoltaico sulle coperture dei capannoni. *«L'impianto di cogenerazione, che è partito verso la fine dello scorso mese di agosto, permette di produrre **35 MWh** di energia elettrica, pari al **67%** del fabbisogno dello stabilimento»* aggiunge **Fiorini**. *«Poi abbiamo messo in campo altri interventi: dai recuperi dei cascami termici degli impianti di ricottura, al recupero termico degli impianti di movimentazione delle merci pesanti. E stiamo installando motori di nuova generazione a risparmio energetico».*

La **MARCEGAGLIA** fa parte del gruppo di industrie grandi consumatrici di energia, che hanno deciso di unire le forze per contribuire efficacemente alla transizione energetica accelerando la decarbonizzazione: è questo l'obiettivo dei principali player industriali presenti nelle aree di **RAVENNA** e di **FERRARA**, che hanno sottoscritto l'accordo per un **progetto Carbon Capture and Storage (CCS)** orientato alla massimizzazione delle sinergie tra le parti e con il territorio.

Si tratta della prima iniziativa del genere in Italia.

Le industrie - oltre a **MARCEGAGLIA** anche **CABOT**, **HERAMBIENTE**, **POLYNT**, **VERSALIS ENI**, **YARA**, con **ENI** e **SNAM** partner tecnici - coopereranno per raggiungere l'obiettivo di de-carbonizzare le aree nelle quali operano.

Sino ad allora, tuttavia, resteranno le centinaia di milioni di euro di bollette da pagare.

Il progetto CCS per la decarbonizzazione delle aree di Ravenna e di Ferrara

4. ALTRE MERCEOLOGIE

PETROLIFERI E CHIMICI Nei **PRIMI 9 MESI DEL 2022**, per quanto riguarda i **PRODOTTI PETROLIFERI**, sono state movimentate **1.923.527 TONNELLATE**, in linea rispetto allo stesso periodo del **2021** e in calo dell'**1,0%** rispetto ai **PRIMI 9 MESI DEL 2019**.

In aumento, invece, nel **PERIODO GENNAIO-SETTEMBRE 2022** rispetto allo stesso periodo del **2021**, i **PRODOTTI CHIMICI (+31,6%)** che, con **829.789 TONNELLATE**, superano anche i volumi del **2019 (+28,5%)**.

Nel mese di **SETTEMBRE 2022**, in particolare, i **PRODOTTI PETROLIFERI** sono aumentati "mese su mese" del **22,2%** rispetto al **2021** e diminuiti rispetto a **SETTEMBRE 2019** del **3,2%**, mentre i **PRODOTTI CHIMICI** sono aumentati del **12,1%** sul **2021** e diminuiti del **10,0%** sul **2019**.

SE SI CHIUDE LA CHIMICA SI FERMA IL PAESE

(SINTESI DA: "IL SOLE 24 ORE", 25 OTTOBRE 2022)

Dopo una timida crescita nel **PRIMO SEMESTRE 2022**, in coincidenza con i picchi di prezzo dell'energia il settore della chimica ha visto una caduta verticale, culminata in **AGOSTO** con una frenata di quasi **15 PUNTI** per la produzione industriale, il dato peggiore tra tutti i comparti monitorati dall'Istat.

La frenata della chimica, tuttavia, non incide solo sulle **2800 AZIENDE DEL SETTORE** - recentemente riunite nell'assemblea annuale di **Federchimica** - ma ha ripercussioni ben più ampie, in quanto «*materia prima per l'intera economia* - afferma il **presidente Paolo Lamberti** - *e, se si chiude la chimica, si ferma il Paese*».

Il rischio concreto, per un comparto da **56 MILIARDI DI EURO** e **112MILA ADDETTI**, energivoro sia dal lato dei consumi che negli input di materie prime, è quello di subire uno shock in termini competitivi, perdendo quote di mercato e di redditività proprio nel momento più delicato, quello in cui le imprese sono impegnate ad investire nella transizione tecnologica: per il **SECONDO SEMESTRE** la stima è quella di un calo di **8 PUNTI** per la produzione.

Da qui la necessità di un'azione di sistema e la richiesta di un'attenzione specifica, sia nel varo di azioni di sostegno sia nell'ipotesi di interventi di limitazione dell'attività produttiva per affrontare l'eventuale carenza di gas.

Chimica che rigetta l'immagine di "nemico" dell'ambiente, ormai attribuitale per default, con le imprese a chiedere norme più semplici, sostegno alla ricerca, decisioni razionali e non adottate sulla base di spinte emotive.

In pochi mesi, si stanno ad esempio definendo provvedimenti sui criteri di packaging, nuove misure per le plastiche bio-based, aggiornamenti sulle emissioni, così come una revisione delle regole sulla sicurezza.

*«Non si tratta di marginali modifiche migliorative - commenta **Lamberti** - ma dello stravolgimento dell'impianto stesso della legislazione europea, revisione profonda del sistema attuale che pure è già il più complesso al mondo».*

Da attuare, ad ogni modo, nella cornice più ampia che deve restare l'**EUROPA**, la cui unità rappresenta un valore in assoluto, anche se nazionalismi indotti dalla situazione attuale, fughe in avanti di alcuni paesi, rischiano di spaccare il mercato unico.

Un salto di qualità richiesto a **BRUXELLES** ma anche a ciascuno di noi.

*«Il populismo - conclude **Lamberti** - è in fondo questo: tanti diritti e pochi doveri. Ma se si vive di soli diritti, di diritti si muore».*

Ancora rilevante il calo dei volumi movimentati nel **PORTO DI RAVENNA** per i **CONCIMI** nel **PERIODO GENNAIO-SETTEMBRE 2022**, con **1.083.601 TONNELLATE (-11,7%** rispetto allo stesso periodo del **2021)**, comunque superiori dell'**1,1%** nel confronto con i volumi dello stesso periodo del **2019**.

CONCIMI

Per il mese di **SETTEMBRE** la movimentazione è stata pari a **113.572 TONNELLATE**, in calo del **6,4%** rispetto a **SETTEMBRE 2021**, ma superiore dell'**1,3%** il risultato di **SETTEMBRE 2019**.

Secondo **COLDIRETTI** per gli agricoltori la situazione non è rosea a causa del vertiginoso aumento delle bollette energetiche, a cui si sommano anche la scarsa reperibilità ed i costi dei fertilizzanti e delle materie prime, che hanno messo a rischio le semine sul territorio regionale.

Coldiretti:
preoccupazione per le semine, costi alle stelle

A pesare sull'aumento del costo dei fertilizzanti, che in un anno è più che raddoppiato, sono le misure adottate all'inizio della guerra in **UCRAINA**: sanzioni, accaparramenti e riduzioni degli scambi che hanno favorito le speculazioni.

L'**ITALIA** - secondo un'analisi della **COLDIRETTI** su dati Istat - nel **2021** ha importato dall'**UCRAINA** ben **136 MILIONI DI CHILI** di fertilizzanti, mentre altri **171 MILIONI DI CHILI** arrivavano dalla **RUSSIA** e **71 MILIONI DI CHILI** dalla **BIELORUSSIA**: complessivamente, una quota superiore al **15%** del totale delle importazioni; i prezzi dei fertilizzanti, in particolare, sono aumentati dopo le sanzioni contro le aziende bielorusse che producono **POTASSIO**, gettando nel caos una grossa fetta delle forniture globali.

RUSSIA e **BIELORUSSIA** costituiscono circa il **40%** della produzione globale di **POTASSIO** mentre la **RUSSIA** produce circa il **20%** dell'**AZOTO** mondiale. Il risultato è che l'**UREA** è balzata a **1.100 EURO/TONNELLATA**, contro i **540 EURO/TONNELLATA** del **2021**, secondo **CONSORZI AGRARI D'ITALIA**, mentre il **PERFOSFATO** è passato da **185** agli attuali **470 EURO/TONNELLATA** e i **CONCIMI A CONTENUTO DI POTASSIO** sono schizzati da **455** a **1.005 EURO/TONNELLATA**.

Una situazione con pesanti effetti sulla produttività delle coltivazioni, rendendo necessario il ricorso ai **FERTILIZZANTI ORGANICI**, in merito al cui utilizzo servirebbe fare chiarezza, come pure servirebbe l'eliminazione della soglia dei **170 KG DI AZOTO PER ETTARO** all'anno.

Il nuovo Regolamento EU con il taglio dei fitofarmaci

In un contesto così drammatico preoccupa, poi, il giro di vite sui **FITOFARMACI** delineato dalla **UNIONE EUROPEA**, con la revisione del regolamento che punta a un taglio del **62%** per gli **AGROFARMACI CHIMICI** e del **54%** per le **SOSTANZE ATTIVE "OMOLOGHE"**, istituendo, inoltre, aree di rispetto su cui è vietato l'uso di qualsiasi fitofarmaco: secondo la proposta di revisione attuale, solo in **EMILIA-ROMAGNA** diventerebbe off limits il **60%** del territorio.

Il malessere è generalizzato tra tutte le associazioni agricole, che ricordano che ad essere penalizzati sono soprattutto i Paesi mediterranei, dove la presenza di colture altamente specializzate è preponderante.

Quel che è certo è che l'eliminazione dei fitofarmaci, senza valide alternative e a fronte di patologie perennemente in crescita, minerebbe seriamente la produttività.

Risultato: meno valore generato, meno aziende operative, più degrado territoriale, più importazione dai paesi extra-Eu (dove le norme e le garanzie sono incontrollabili).

Nei **PRIMI 9 MESI DEL 2022** i **CONTENITORI**, con **178.790 TEUs**, sono cresciuti sia rispetto al **2021 (+13,4%)** sia rispetto al **2019 (+6,8%)**.

CONTENITORI

La crescita ha riguardato sia i **TEUs PIENI**, pari a **138.337** (il **77,4%** del totale dei **TEUs**), in crescita del **13,6%** rispetto al **2021** e del **6,0%** rispetto al **2019**, sia i **TEUs VUOTI**, pari a **40.453**, in crescita del **12,7%** rispetto al **2021** e del **9,8%** rispetto al **2019**.

In termini di **TONNELLATE**, la merce trasportata in contenitori nel **PERIODO GENNAIO-SETTEMBRE 2022**, pari a **1.888.405 TONNELLATE**, è cresciuta sia rispetto al **2021 (+10,2%)** sia al **2019 (+2,0%)**.

Il **NUMERO DI TOCCATE** delle **navi portacontainer**, pari a **379**, è in crescita sia rispetto alle **349** del **2021 (30 TOCCATE in più)** sia alle **373** del **2019 (6 TOCCATE in più)**.

Nel mese di **SETTEMBRE** sono stati movimentati **15.523 TEUs**, di cui **11.675 pieni (-4,2% sul 2021)** e **3.848 vuoti (+27,2% sul 2021)**, in calo rispetto a quelli di **SETTEMBRE 2019**, rispettivamente del **20,9%** e del **17,1%**.

Sono **159.848** le **TONNELLATE MENSILI** corrispondenti, **-5,3%** rispetto a **SETTEMBRE 2021** e **-22,8%** rispetto **SETTEMBRE 2019**.

(*CFR. IN ALLEGATO LA TABELLA N. 4: "CONTAINER"*).

Dopo quasi due anni di noli alle stelle, i prezzi del trasporto container sono scesi in picchiata, anche se ancora lontani dal periodo *pre-Covid*, per una serie di concause: i magazzini pieni, dopo la corsa a fare scorte mentre la catena logistica era nell'impasse per la pandemia; l'inflazione causata dal caro energia e dalla guerra in **UCRAINA**; l'aumento dei prezzi della produzione e la minore propensione a spendere determinata anche dal rialzo dei tassi d'interesse.

Ma una parte di responsabilità è anche dei grandi gruppi armatoriali che, alla prima flessione della domanda di trasporto, hanno subito abbassato i noli innescando una gara al ribasso tra compagnie portacontainer, che sta ulteriormente facendo calare i prezzi.

Cala la domanda di trasporto e i big del settore abbassano i noli

Sembra, così, prospettarsi un giro di vite sui maxi profitti incamerati dall'armamento nell'ultimo anno e mezzo, prospettando addirittura il rischio di una recessione.

**FREIGHTOS
BALTIC
INDEX**

Guardando i numeri del **FREIGHTOS BALTIC INDEX** (indice giornaliero di container emesso da **BALTIC EXCHANGE E FREIGHTOS**) nella settimana tra il **25 SETTEMBRE** e **L'1 OTTOBRE**, si nota che la media generale delle rate di nolo segna un **61%** rispetto al **2021**, pur restando superiore del **170%**, rispetto al periodo pre-pandemico.

Sulla **ROTTA ASIA-NORD EUROPA**, spiega il report, la discesa dei volumi, largamente guidata dall'inflazione, ha spinto i prezzi (del trasporto di un container da 40 piedi) giù fino a **7MILA DOLLARI**, il **52%** in meno rispetto a un anno fa ma ancora cinque volte più alto rispetto al **2019**.

I noli sulle **ROTTA TRANSPACIFICHE VERSO LA WEST COAST USA**, i prezzi sono oggi dell'**80%** più bassi, in media, rispetto all'inizio dell'anno e sono arrivati, per la prima volta da **AGOSTO 2020**, sotto i **3MILA DOLLARI**, anche se sono ancora il **128%** più alti che nel **SETTEMBRE 2019**.

Invece, sulle **ROTTA TRANSPACIFICHE VERSO LA EAST COAST** la discesa delle rate è stata inferiore a quella della **COSTA OVEST**: sono calate "solo" del **58%** dall'inizio del **2022** e sono più alte del **150%** rispetto al **2019**.

Infine, sulle **LINEE TRANSATLANTICHE**, la congestione dei porti della East Coast e di quelli europei, nonché una domanda stabile, ha mantenuto i prezzi alti: a **7.531 DOLLARI** per container da 40 piedi, le rate sono dell'**8%** più alte di un anno fa.

**L'ANALISI
DELL'ARMATORE
IGNAZIO MESSINA**

A questo proposito, è interessante l'analisi dell'armatore **Ignazio Messina**, alla guida della compagnia omonima (partecipata al **49%** da **MSC**).

Prima del Covid «*i noli erano molto bassi: venivamo da 10 anni di bilanci disastrosi, dopo la crisi del 2008-2009; solo il 2015 è stato buono, tutti gli altri negativi. Il mercato era veramente depresso, per lo shipping. Si sono anche ridotte le compagnie di navigazione perché hanno fatto "merger & acquisition" le une con le altre. È stato un periodo nero*».

Dopo la fine della pandemia, con la congestione dei porti, «a ottobre-novembre 2021, la merce è arrivata tutta insieme ed è diminuita la domanda: si è rimessa in moto la catena logistica e i clienti si sono trovati coi magazzini pieni. Contemporaneamente, è partita la speculazione sulle fonti energetiche, che ha iniziato a portare inflazione, a cominciare dagli USA». Poi, a FEBBRAIO 2022, è scoppiata la guerra tra RUSSIA e UCRAINA e «l'inflazione è cresciuta anche in UE, non per motivi economici, come in AMERICA, bensì proprio per la guerra. Inoltre gli aumenti dei tassi, da parte delle banche centrali, rallentano l'economia e quindi, nel corso dell'estate, c'è stata molta meno domanda di trasporto e i noli hanno iniziato a diminuire».

Secondo Messina, i grandi armatori «non hanno ancora capito la lezione (dopo la precedente crisi del 2008) e, appena hanno visto che c'era meno domanda e le navi iniziavano a partire con alcuni spazi vuoti, hanno iniziato a diminuire il prezzo dei noli, pensando di poter imbarcare di più. Ma, in realtà, era la domanda a essere bassa; e, se abbatti i noli, non c'è qualcuno che trasporta di più. Vai, invece, a contendere il traffico ai tuoi concorrenti ma inneschi una rincorsa al ribasso, mentre le quantità totali di merce sono sempre le stesse. Da GIUGNO, dunque, i noli, che prima erano a 15MILA DOLLARI per un contenitore di 40 piedi dal FAR EAST all'EUROPA, sono scesi fino ai 5MILA DOLLARI di oggi».

Ottimo il risultato complessivo del PERIODO GENNAIO-SETTEMBRE 2022 per TRAILER e ROTABILI, in aumento del 3,3% per numero di PEZZI MOVIMENTATI (66.111 PEZZI, 2.116 in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente) e del 24,5% in termini di MERCE MOVIMENTATA (1.325.430 TONNELLATE) rispetto allo stesso periodo del 2021.

Nonostante nel mese di SETTEMBRE 2022 si siano registrati 7.894 PEZZI MOVIMENTATI, con un leggero calo di 156 PEZZI (-1,9%) rispetto allo stesso mese del 2021, la merce movimentata (162.360 TONNELLATE) è cresciuta del 40,0%.

Continua il buon andamento della linea TRAILER RAVENNA – BRINDISI – CATANIA.

TRAILER E ROTABILI

Linea RAVENNA –
BRINDISI – CATANIA

Nel **PERIODO GENNAIO-SETTEMBRE 2022**, infatti, i pezzi movimentati, pari a **59.006**, sono cresciuti del **6,5%** rispetto al **2021 (3.610 pezzi in più)**; nel mese di **SETTEMBRE**, i pezzi sono stati **6.972**, con **65 PEZZI** in più rispetto a **SETTEMBRE 2021** e **1.264 PEZZI (+22,1%)** in più rispetto allo stesso mese del **2019**.

(CFR. IN ALLEGATO LA **TABELLA N. 5: "TRAILER E ROTABILI"**)

AUTOMOTIVE Risultato molto negativo nel **PERIODO GENNAIO-SETTEMBRE, INVECE**, per le **AUTOMOTIVE** che hanno movimentato **5.449 PEZZI**, con **1.776 PEZZI IN MENO (-24,6%)** rispetto ai **7.225 PEZZI** del **2021** e **3.097 PEZZI IN MENO (-36,2%)** rispetto ai **8.546 PEZZI** del **2019**.

A **SETTEMBRE** sono stati sbarcati **816 PEZZI, 201 PEZZI IN MENO (-19,8%)** rispetto allo stesso mese del **2021**, ma **24 PEZZI** in più del **2019 (+3,0%)**.

Settore auto in ripresa, a settembre vendite in aumento del 2,8%

Il mercato italiano dell'auto ha registrato una leggera ripresa a **SETTEMBRE**, complice il confronto con il dato fortemente negativo dello stesso mese del **2021**. Secondo i dati pubblicati dal **M.I.M.S.**, nel nono mese di quest'anno le immatricolazioni sono state **110.976**, il **5,4%** in più rispetto al dato di **SETTEMBRE 2021**.

«*Il mercato auto italiano registra per il secondo mese consecutivo un segno positivo (+5,4%) dopo quello di AGOSTO (+9,9%).* – ha dichiarato **Gianmarco Giorda**, direttore di **ANFIA** - *Anche in questo caso, pesa sul risultato il confronto con un SETTEMBRE 2021 in forte flessione (-32,7%)*».

Nei **PRIMI NOVE MESI DEL 2022**, le immatricolazioni sono ammontate complessivamente a **976.055 UNITÀ**, in calo del **16,3%** rispetto all'analogo periodo dello scorso anno.

Nuovi incentivi sugli acquisti a bassa emissione

Giorda ha espresso soddisfazione per la recente pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del **DPCM** che definisce le nuove modalità di assegnazione degli incentivi all'acquisto di auto a basse emissioni e le modalità di attuazione del Fondo Riconversione, ricerca e sviluppo del settore automotive.

«È ora fondamentale – ha affermato il direttore di ANFIA – che si acceleri nella pubblicazione del decreto direttoriale di attuazione delle nuove previsioni per consentire a cittadini e condomini di conoscere le modalità di fruire degli incentivi per l'acquisto di auto a zero e basse emissioni e per l'installazione dei punti di ricarica domestici, fattore abilitante cruciale per il passaggio alla mobilità elettrificata. Una spinta importante al mercato delle auto elettriche e ibride plug-in, che nel mese di **SETTEMBRE** si confermano in calo rispettivamente del **40,4%** e del **20,6%**, sarà data dall'ampliamento dei beneficiari dell'ecobonus anche alle società di noleggio».

5. CROCIERE

Sino a tutto **SETTEMBRE 2022** si sono registrati a **RAVENNA 86 SCALI DI NAVI DA CROCIERA**, per un totale di **150.438 PASSEGGERI**, di cui **123.884** in “home port” (**62.194** sbarcati e **61.690** imbarcati) e **26.461** “in transito”.

Nel solo mese di **SETTEMBRE**, si sono registrati **13 SCALI** e **27.043 CROCIERISTI**, di cui **22.224** in “home port” a Ravenna e **4.814** “in transito”.

(CFR. IN ALLEGATO LA **TABELLA N. 6: “PASSEGGERI”**)

Royal Caribbean: «*Bentornati italiani!*» Il mercato italiano ha risposto bene durante l'estate 2022 all'offerta delle compagnie di crociera, nonostante le nuove dinamiche e il booking sotto data.

Vale anche per **ROYAL CARIBBEAN INTERNATIONAL**, che gestisce il **TERMINAL CROCIERE DI PORTO CORSINI** con contratto di “home port” ed era presente alla fiera di **RIMINI (TTG TRAVEL EXPERIENCE)** con le novità di prodotto per la prossima stagione.

«È stato un anno molto positivo per il mercato italiano, perché c'era voglia di tornare a fare crociera – dice **Gianni Rotondo**, general manager Emea di **ROYAL CARIBBEAN** – La clientela americana, che normalmente sulle nostre navi è prevalente, aveva prenotato meno; c'è stata quindi grande capacità di cabine per il mercato Italia, che storicamente si attiva più tardi per l'estate, e che ha prenotato last minute. In passato spesso le navi erano già piene e non si potevano vendere. Ma, almeno per il momento, il sotto data sembra essere diventato la nuova dinamica di prenotazione».

ROYAL CARIBBEAN ha dunque registrato nel **2022** un numero di passeggeri italiani a bordo superiore al totale del **2019**, quindi all'ultimo anno prima della pandemia, stime che comprendono già l'ultimo trimestre dell'anno che si può ancora vendere.

L'estate ha anche goduto di «*protocolli sanitari più rilassati, che per l'autunno sono di fatto quasi spariti*».

L'anno di soddisfazione di **ROYAL CARIBBEAN** sul mercato **ITALIA** si continua a vedere anche per la stagione invernale.

«Stiamo vendendo bene l'ultimo trimestre di quest'anno per i **CARAIBI**, grazie anche ai pacchetti "volo+crociera" che si possono prenotare in agenzia – aggiunge il general manager – C'è anche l'**ASIA** con **SINGAPORE**, e l'**AUSTRALIA**. Non è ancora decollata la **STAGIONE 2023**: la domanda continua a essere buona ma, come dicevo, ritardata rispetto all'advanced booking».

Per l'**ESTATE 2023**, **ROYAL CARIBBEAN** tornerà con **3 NAVI** nei porti italiani: *SYMPHONY OF THE SEAS* e *ODYSSEY OF THE SEAS* da **CIVITAVECCHIA**, *EXPLORER OF THE SEAS* a **RAVENNA**.

Estate 2023

E per quanto riguarda il **MEDITERRANEO**, ci sarà anche *RHAPSODY OF THE SEAS* ad **HAIFA, ISRAELE**.

La compagnia conferma la programmazione e anche gli investimenti sia sulle navi (dieci nei prossimi sette anni, compresa *ICON OF THE SEAS*, la capostipite di una nuova classe, di cui **ROYAL CARIBBEAN** ha dato un'anteprima nei giorni scorsi), sia sui porti, in particolare quelli italiani di **FIUMICINO** e **RAVENNA**.

6. TRAFFICO FERROVIARIO

Il traffico ferroviario nel porto di Ravenna

Nel **COMPENSORIO PORTUALE DI RAVENNA**, che conta oggi **35 KM TOTALI DI BINARI** e **10** società raccordate alla ferrovia, il traffico ferroviario nel **TERZO TRIMESTRE 2022** ha registrato **6.418 TRENI**: **6.712 TRENI** in meno (**-4,4%**) rispetto al **2021** e **5.284 TRENI** in più (**+21,5%**) rispetto al **2019**.

Sono state trasportate via treno **2.904.057 TONNELLATE** di merce, in crescita dello **0,3%** rispetto al **2021** e dell'**8,8%** rispetto al **2019**. Il **NUMERO DI CARRI**, pari a **53.484**, è calato dello **0,2%** rispetto al **2021** e cresciuto del **12,4%** rispetto al **2019**.

L'**incidenza del traffico ferroviario sul traffico marittimo** ha raggiunto nel **TERZO TRIMESTRE 2022** il **14,0%** (nel **2021** era il **14,5%**).

Gli incrementi più significativi sono stati, in termini percentuali, quelli della **MERCE IN CONTAINER** (**179.350 TONNELLATE**; **+60,0%** sul **2021** e **+35,7%** sul **2019**) e, in termini assoluti, quelli dei **METALLURGICI**, che con **1,8 MILIONI DI TONNELLATE**, rappresentano il **63%** del totale (**+4,5%** sul **2021** e **+17,2%** sul **2019**).

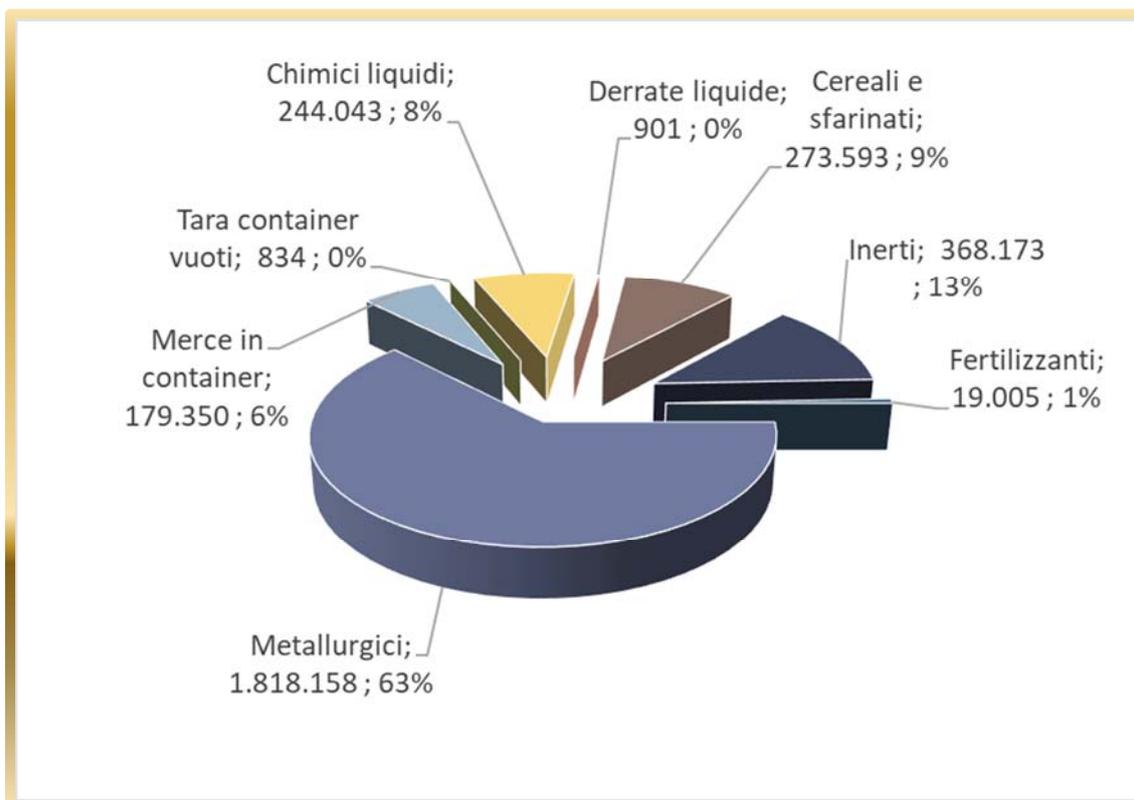
In crescita anche i **PRODOTTI CHIMICI LIQUIDI** pari a **244 MILA TONNELLATE** (**+17,5%** sul **2021** e **+45,6%** sul **2019**), e i **FERTILIZZANTI**, **19 MILA TONNELLATE** (**+4,8%** sul **2021**).

In calo gli **INERTI**, con **380 MILA TONNELLATE**, calati del **2,3%** rispetto al **TERZO TRIMESTRE 2021** e del **42,6%** rispetto al **2019** e i **CEREALI** che, rispetto al **2021**, hanno perso oltre **165 MILA TONNELLATE** (**-37,7%** sul **2021**, si veda a questo proposito l'approfondimento al P.TO 1).

In termini di **TEUs**, si è registrato un aumento del **100,6%** (ovvero **9.391 TEUs** in più) rispetto al **2021** mentre, rispetto al **2019**, un aumento del **49,3%** (ovvero **6.181 TEUs** in più).

Buona la performance (**8.496 TEUs**) del servizio intermodale su **SEGRATE** di **MEDLOG** (attivo da **APRILE 2020**) e del collegamento intermodale (**6.297 TEUs**) che collega **MARZAGLIA** e il **TERMINAL CONTAINER RAVENNA** (attivo da fine **APRILE 2021**).

(CFR. IN ALLEGATO LA **TABELLA N. 7: "TRAFFICO FERROVIARIO"**)

FIGURA 5 - TRAFFICO FERROVIARIO III TRIMESTRE 2022 PER CATEGORIA MERCEOLOGICA

(DATI IN TONNELLATE)

Un tandem di imprese formato da **MERCITALIA SHUNTING & TERMINAL (POLO LOGISTICA GRUPPO FS)** e **DINAZZANO PO** si è ri-aggiudicato la gara per l'esercizio del servizio di manovre ferroviarie nel **PORTO DI RAVENNA**, indetta nel **FEBBRAIO SCORSO**.

Assegnata la manovra ferroviarie nel Porto di Ravenna

Il valore complessivo stimato del servizio in concessione è di **38 MILIONI DI EURO**, per una durata di **5 ANNI**.

Il servizio del **POLO LOGISTICA** del **GRUPPO FS ITALIANE**, tramite **MERCITALIA SHUNTING & TERMINAL** (che è anche azionista di Dinazzano Po), impiegherà **42 LAVORATORI**, affiancati da personale di coordinamento e da istruttori, e un parco mezzi composto da **8 LOCOMOTIVE**, con un volume pari a **7.600 TRADOTTE** movimentate nel **2021**.

Il piano industriale di **POLO LOGISTICA** del **GRUPPO FS** per **RAVENNA** prevede il potenziamento dei terminal logistici esistenti, al fine di aumentarne la capacità, e la realizzazione di nuovi terminal intermodali tecnologicamente avanzati e a basso impatto sull'ambiente per incrementare i volumi di merce anche nel trasporto intermodale.

Obiettivo dichiarato è raddoppiare la quota di merci su ferro, ancora al di sotto della media europea.

*“L’aggiudicazione della concessione – commenta in una nota **POLO LOGISTICA** - rappresenta il consolidamento di un rapporto di collaborazione con l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale e conferma la presenza del Gruppo FS in un nodo ferroviario di cruciale importanza a livello nazionale in cui è sviluppata l’integrazione modale nave-ferro-gomma per i traffici import -export da rilanciare via terra e sui corridoi europei per le lunghe percorrenze”*

DINAZZANO PO S.P.A., con sede presso lo Scalo Ferroviario della cittadina omonima in provincia di **REGGIO EMILIA**, è la società dedicata al trasporto ferroviario di merci e ai servizi di manovra nei principali scali ferroviari della Regione Emilia Romagna, curando anche la gestione diretta degli scali ferroviari merci ubicati nella provincia di **REGGIO EMILIA: Dinazzano Scalo, 130.000 mq** di superficie, nel cuore del distretto ceramico di **SASSUOLO** e ubicato a **CASALGRANDE; San Giacomo, 13.000 mq**, situato a **GUASTALLA**, al servizio dell’industria degli acciai.

Il servizio di trasporto merci dell’impresa ferroviaria reggiana (che ha a disposizione una flotta di **35 LOCOMOTIVE**) conta relazioni stabili tra **REGGIO EMILIA** e **RAVENNA**, tra **REGGIO EMILIA** e **DINAZZANO**, tra **FERRARA** e **BONDENO**, tra **RAVENNA** e **GUASTALLA**, tra **RAVENNA** e **FERRARA**, tra **FERRARA** e **GUASTALLA** e tra **REGGIO EMILIA** e **MINUCCIANO PIEVE CASOLA**.

Recentemente la società ha esteso l’area geografica dei propri servizi verso i confini, con collegamenti da/per **VILLA OPICINA** e **BRENNERO**.

La società effettua, inoltre, servizi di manovra in autoproduzione e conto terzi presso gli scali di: **REGGIO EMILIA, FERRARA, BONDENO, MODENA, DINAZZANO, GUASTALLA E PEDRIGNANO**.



TABELLA 1
RIEPILOGO MOVIMENTAZIONE

PERIODO	settembre-21			settembre-22			Differenza SET. 2022 vs SET. 2021	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Mese di:								
Numero toccate			220			210	-10	-4,5%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	1.918.469	347.187	2.265.656	1.866.208	251.677	2.117.885	-147.771	-6,5%
Prodotti petroliferi	151.657	16.790	168.447	189.204	16.600	205.804	37.357	22,2%
Rinfuse liquide non petrolifere	121.233	20.499	141.732	177.380	11.000	188.380	46.648	32,9%
Rinfuse solide	714.851	76.266	791.117	996.340	34.961	1.031.301	240.184	30,4%
Merci varie	810.059	69.483	879.542	357.965	12.227	370.192	-509.350	-57,9%
Merci in container	75.619	93.189	168.808	81.739	78.109	159.848	-8.960	-5,3%
Merci su trailer/rotabili	45.050	70.960	116.010	63.580	98.780	162.360	46.350	40,0%
CONTAINER (TEU)	7.110	8.100	15.210	8.252	7.271	15.523	313	2,1%
TRAILER/ROTABILI (pezzi) di cui:	4.291	3.759	8.050	4.151	3.743	7.894	-156	-1,9%
Trailer	3.261	3.646	6.907	3.320	3.652	6.972	65	0,9%
Automotive	1.017	0	1.017	816	0	816	-201	-19,8%
Auto e altri veicoli	13	113	126	15	91	106	-20	-15,9%
PASSEGGERI (numero) di cui:	18	11	65	16	25	27.084	27.019	41567,7%
su traghetti	18	11	29	16	25	41	12	41,4%
su navi da crociera			36			27.043	27.007	75019,4%

PERIODO	gennaio-settembre 2021			gennaio-settembre 2022			Differenza GEN.-SET. 2022 vs GEN.-SET. 2021	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Numero toccate			2.026			2.053	27	1,3%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	17.170.313	2.855.705	20.026.018	18.135.570	2.656.523	20.792.093	766.075	3,8%
Prodotti petroliferi	1.815.765	103.394	1.919.159	1.838.897	84.630	1.923.527	4.368	0,2%
Rinfuse liquide non petrolifere	1.235.297	218.620	1.453.917	1.480.236	217.885	1.698.121	244.204	16,8%
Rinfuse solide	7.795.925	522.033	8.317.958	8.372.980	334.869	8.707.849	389.891	4,7%
Merci varie	5.141.051	416.095	5.557.146	4.947.306	301.455	5.248.761	-308.385	-5,5%
Merci in container	804.617	908.464	1.713.081	944.381	944.024	1.888.405	175.324	10,2%
Merci su trailer/rotabili	377.658	687.099	1.064.757	551.770	773.660	1.325.430	260.673	24,5%
CONTAINER (TEU)	81.382	76.264	157.646	94.760	84.030	178.790	21.144	13,4%
Numero toccate navi portacontainer			349			379	30	8,6%
TRAILER/ROTABILI (pezzi) di cui:	33.589	30.406	63.995	33.813	32.298	66.111	2.116	3,3%
Trailer	26.295	29.101	55.396	28.220	30.786	59.006	3.610	6,5%
Automotive	7.225	0	7.225	5.449	0	5.449	-1.776	-24,6%
Auto e altri veicoli	69	1.305	1.374	144	1.512	1.656	282	20,5%
PASSEGGERI (numero) di cui:	154	185	413	125	144	150.707	150.294	36390,8%
su traghetti	154	185	339	125	144	269	-70	-20,6%
su navi da crociera			74			150.438	150.364	203194,6%



TABELLA 2

MERCI (categorie merceologiche)

PERIODO	settembre-21			settembre-22			Differenza SET. 2022 vs SET. 2021	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	1.918.469	347.187	2.265.656	1.866.207	251.677	2.117.884	-147.772	-6,5%
RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:	272.890	37.289	310.179	366.584	27.600	394.184	84.005	27,1%
Prodotti petroliferi	151.657	16.790	168.447	189.204	16.600	205.804	37.357	22,2%
Prodotti chimici	43.352	15.499	58.851	60.822	4.000	64.822	5.971	10,1%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	77.881	5.000	82.881	111.335	7.000	118.335	35.454	42,8%
Concimi	0	0	0	5.223	0	5.223	5.223	n.d.
MERCI SECCHE (tonnellate) di cui:	1.645.579	309.898	1.955.477	1.499.623	224.077	1.723.700	-231.777	-11,9%
Prodotti agricoli e animali	13.691	0	13.691	239.359	0	239.359	225.668	1648,3%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	104.273	28.325	132.598	143.974	10.740	154.714	22.116	16,7%
Combustibili minerali	0	0	0	0	0	0	0	#DIV/0!
Minerali e cascami per la metallurgia	7.495	0	7.495	0	0	0	-7.495	-100,0%
Prodotti metallurgici	832.468	68.240	900.708	354.108	4.655	358.763	-541.945	-60,2%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	469.506	12.941	482.447	524.926	0	524.926	42.479	8,8%
Concimi	86.293	35.000	121.293	82.229	26.120	108.349	-12.944	-10,7%
Prodotti chimici	10.291	0	10.291	9.709	3.000	12.709	2.418	23,5%
Prodotti Diversi	893	1.243	2.136	0	2.673	2.673	537	25,1%
Merci in container	75.619	93.189	168.808	81.738	78.109	159.847	-8.961	-5,3%
Merci su trailer/rotabili	45.050	70.960	116.010	63.580	98.780	162.360	46.350	40,0%

PERIODO	gennaio-settembre 2021			gennaio-settembre 2022			Differenza GEN.-SET. 2022 vs GEN.-SET. 2021	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	17.170.313	2.855.705	20.026.018	18.135.569	2.656.523	20.792.092	766.074	3,8%
RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:	3.051.062	322.014	3.373.076	3.319.133	302.515	3.621.648	248.572	7,4%
Prodotti petroliferi	1.815.765	103.394	1.919.159	1.838.897	84.630	1.923.527	4.368	0,2%
Prodotti chimici	425.031	151.001	576.032	589.316	157.520	746.836	170.804	29,7%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	796.591	67.619	864.210	859.118	60.365	919.483	55.273	6,4%
Concimi	13.675	0	13.675	31.802	0	31.802	18.127	132,6%
MERCI SECCHE (tonnellate) di cui:	14.119.251	2.533.691	16.652.942	14.816.436	2.354.008	17.170.444	517.502	3,1%
Prodotti agricoli e animali	543.126	3.000	546.126	1.196.786	40.492	1.237.278	691.152	126,6%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	1.742.522	165.478	1.908.000	1.807.247	105.297	1.912.544	4.544	0,2%
Combustibili minerali	225.624	0	225.624	176.433	0	176.433	-49.191	-21,8%
Minerali e cascami per la metallurgia	63.549	0	63.549	43.226	0	43.226	-20.323	-32,0%
Prodotti metallurgici	5.231.833	385.270	5.617.103	4.876.500	258.174	5.134.674	-482.429	-8,6%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	4.089.920	128.864	4.218.784	4.287.869	15.930	4.303.799	85.015	2,0%
Concimi	976.679	236.685	1.213.364	861.648	190.151	1.051.799	-161.565	-13,3%
Prodotti chimici	54.743	0	54.743	66.325	16.628	82.953	28.210	51,5%
Prodotti Diversi	8.980	18.831	27.811	4.252	9.652	13.904	-13.907	-50,0%
Merci in container	804.617	908.464	1.713.081	944.380	944.024	1.888.404	175.323	10,2%
Merci su trailer/rotabili	377.658	687.099	1.064.757	551.770	773.660	1.325.430	260.673	24,5%



TABELLA 3

FOCUS SULLE PRINCIPALI MERCI MOVIMENTATE (tonnellate)

PERIODO	settembre-21			settembre-22			Differenza SET. 2022 vs SET. 2021	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Prodotti agricoli e animali di cui:	13.691	0	13.691	239.359	0	239.359	225.668	1648,3%
Cereali	5.915	0	5.915	197.677	0	197.677	191.762	3242,0%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	182.154	33.325	215.479	255.309	17.740	273.049	57.570	26,7%
Farine di semi e frutti oleosi	57.139	7.000	64.139	90.042	0	90.042	25.903	40,4%
Semi e frutti oleosi	41.095	6.600	47.695	49.240	0	49.240	1.545	3,2%
Oli e grassi animali e vegetali	57.680	5.000	62.680	87.027	7.000	94.027	31.347	50,0%
Prodotti metallurgici di cui:	832.468	68.240	900.708	354.108	4.655	358.763	-541.945	-60,2%
Coils	745.868	53.519	799.387	323.180	4.655	327.835	-471.552	-59,0%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	469.506	12.941	482.447	524.926	0	524.926	42.479	8,8%
Materie prime per l'industria ceramica	449.497	0	449.497	495.648	0	495.648	46.151	10,3%
Clinker	0	5.801	5.801	0	0	0	-5.801	-100,0%

PERIODO	gennaio-settembre 2021			gennaio-settembre 2022			Differenza GEN.-SET. 2022 vs GEN.-SET. 2021	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Prodotti agricoli e animali di cui:	543.126	3.000	546.126	1.196.786	40.492	1.237.278	691.152	126,6%
Cereali	396.688	0	396.688	1.086.402	40.492	1.126.894	730.206	184,1%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	2.539.113	233.097	2.772.210	2.666.365	165.662	2.832.027	59.817	2,2%
Farine di semi e frutti oleosi	751.574	26.181	777.755	814.591	0	814.591	36.836	4,7%
Semi e frutti oleosi	933.968	6.600	940.568	944.922	0	944.922	4.354	0,5%
Oli e grassi animali e vegetali	585.231	60.835	646.066	620.919	60.365	681.284	35.218	5,5%
Prodotti metallurgici di cui:	5.231.833	385.270	5.617.103	4.876.500	258.174	5.134.674	-482.429	-8,6%
Coils	4.765.825	260.955	5.026.780	4.586.896	139.525	4.726.421	-300.359	-6,0%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	4.089.920	128.864	4.218.784	4.287.869	15.930	4.303.799	85.015	2,0%
Materie prime per l'industria ceramica	3.779.704	17.449	3.797.153	3.942.983	10.130	3.953.113	155.960	4,1%
Clinker	0	104.275	104.275	0	5.800	5.800	-98.475	-94,4%



TABELLA 4
CONTAINER

PERIODO	settembre-21	settembre-22	Differenza SET. 2022 vs SET. 2021	
	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
CONTAINER SBARCATI di cui:	7.110	8.252	1.142	16,1%
pieni	5.141	5.803	662	12,9%
vuoti	1.969	2.449	480	24,4%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	8.100	7.271	-829	-10,2%
pieni	7.044	5.872	-1.172	-16,6%
vuoti	1.056	1.399	343	32,5%
CONTAINER TOTALI di cui:	15.210	15.523	313	2,1%
pieni	12.185	11.675	-510	-4,2%
vuoti	3.025	3.848	823	27,2%

PERIODO	gennaio- settembre 2021	gennaio- settembre 2022	Differenza GEN.-SET. 2022 vs GEN.-SET. 2021	
	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
CONTAINER SBARCATI di cui:	81.382	94.760	13.378	16,4%
pieni	52.305	66.318	14.013	26,8%
vuoti	29.077	28.442	-635	-2,2%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	76.264	84.030	7.766	10,2%
pieni	69.436	72.019	2.583	3,7%
vuoti	6.828	12.011	5.183	75,9%
CONTAINER TOTALI di cui:	157.646	178.790	21.144	13,4%
pieni	121.741	138.337	16.596	13,6%
vuoti	35.905	40.453	4.548	12,7%



TABELLA 5
TRAILER E ROTABILI

PERIODO	settembre-21	settembre-22	Differenza SET. 2022 vs SET. 2021	
	(PEZZI)	(PEZZI)	(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI SBARCATI di cui:	4.291	4.151	-140	-3,3%
Trailer	3.261	3.320	59	1,8%
Automotive	1.017	816	-201	-19,8%
Auto e altri veicoli	13	15	2	15,4%
TRAILER/ROTABILI IMBARCATI di cui:	3.759	3.743	-16	-0,4%
Trailer	3.646	3.652	6	0,2%
Automotive	0	0	0	n.d.
Auto e altri veicoli	113	91	-22	-19,5%
TRAILER/ROTABILI TOTALI di cui:	8.050	7.894	-156	-1,9%
Trailer	6.907	6.972	65	0,9%
Automotive	1.017	816	-201	-19,8%
Auto e altri veicoli	126	106	-20	-15,9%

PERIODO	gennaio- settembre 2021	gennaio- settembre 2022	Differenza GEN.-SET. 2022 vs GEN.-SET. 2021	
	(PEZZI)	(PEZZI)	(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI SBARCATI di cui:	33.589	33.813	224	0,7%
Trailer	26.295	28.220	1.925	7,3%
Automotive	7.225	5.449	-1.776	-24,6%
Auto e altri veicoli	69	144	75	108,7%
TRAILER/ROTABILI IMBARCATI di cui:	30.406	32.298	1.892	6,2%
Trailer	29.101	30.786	1.685	5,8%
Automotive	0	0	0	n.d.
Auto e altri veicoli	1.305	1.512	207	15,9%
TRAILER/ROTABILI TOTALI di cui:	63.995	66.111	2.116	3,3%
Trailer	55.396	59.006	3.610	6,5%
Automotive	7.225	5.449	-1.776	-24,6%
Auto e altri veicoli	1.374	1.656	282	20,5%



TABELLA 6
PASSEGGERI

PERIODO	settembre-21	settembre-22	Differenza SET. 2022 vs SET. 2021	
	(NUMERO)	(NUMERO)	(NUMERO)	%
su TRAGHETTI di cui:	29	41	12	41,4%
in sbarco	18	16	-2	-11,1%
in imbarco	11	25	14	127,3%
su NAVI DA CROCIERA di cui:	36	27.043	27.007	75019,4%
in transito	36	4.814	4.778	13272,2%
in sbarco/imbarco	0	5	5	n.d.
homeport	0	22.224	22.224	n.d.
Numero toccate navi da crociera	1	13	12	1200,0%
TOTALE PASSEGGERI	65	27.084	27.019	41567,7%

PERIODO	gennaio-settembre 2021	gennaio-settembre 2022	Differenza GEN.-SET. 2022 vs GEN.-SET. 2021	
	(NUMERO)	(NUMERO)	(NUMERO)	%
su TRAGHETTI di cui:	339	269	-70	-20,6%
in sbarco	154	125	-29	-18,8%
in imbarco	185	144	-41	-22,2%
su NAVI DA CROCIERA di cui:	74	150.438	150.364	203194,6%
in transito	74	26.461	26.387	35658,1%
in sbarco/imbarco	0	93	93	n.d.
homeport	0	123.884	123.884	n.d.
Numero toccate navi da crociera	2	86	84	4200,0%
TOTALE PASSEGGERI	413	150.707	150.294	36390,8%



TABELLA 7 TRAFFICO FERROVIARIO

Fonte: Terminalisti raccordati

MOVIMENTAZIONE PERIODO gennaio-settembre	TRENI (numero)	CARRI (numero)	MERCE (tonnellate)	CONTAINER (unità)*	CONTAINER (TEU)*	CASSE x INERTI (unità)
2022	6.418	53.484	2.904.057	12.279	18.722	12.392
2021	6.712	53.581	2.894.115	6.601	9.331	12.412
<i>differenza con 2021 (tonn.)</i>	<i>-294</i>	<i>-97</i>	<i>9.941</i>	<i>5.678</i>	<i>9.391</i>	<i>-20</i>
<i>differenza con 2021 (+-%)</i>	<i>-4,4%</i>	<i>-0,2%</i>	<i>0,3%</i>	<i>86,0%</i>	<i>100,6%</i>	<i>-0,2%</i>

CATEGORIE MERCEOLOGICHE (tonnellate)	Gen. - Set. 2022	Gen. - Set. 2021	Differenza III TRIM. 2022 vs III TRIM. 2021	
			Tonn.	%
Metallurgici	1.818.158	1.740.187	77.971	4,5%
Merce in container	179.350	112.060	67.290	60,0%
Tara container vuoti	834	-	834	n.d.
Chimici liquidi	244.043	207.687	36.356	17,5%
Derrate liquide	901	-	901	n.d.
Cereali e sfarinati	273.593	439.035	-165.442	-37,7%
Inerti	368.173	377.012	-8.839	-2,3%
Fertilizzanti	19.005	18.135	870	4,8%
Tot. TRAFFICO FERROVIARIO	2.904.057	2.894.115	9.941	0,3%

TRAFFICO CONTAINER (TEU)	Gen. - Set. 2022	Gen. - Set. 2021	Differenza III TRIM. 2022 vs III TRIM. 2021	
			Tonn.	%
Marzaglia	6.297	1.637	4.660	284,7%
Melzo	2.957	2.261	696	30,8%
Dinazzano	-	-	0	n.d.
Segrate	8.496	5.316	3.180	59,8%
Rubiera	288	117	171	146,2%
Bologna	192	-	192	n.d.
Rivalta Scrivia	492	-	492	n.d.
Tot. FERROVIARIO CONTAINER	18.722	9.331	9.391	100,6%

* DI CUI N. 379 CONTAINER VUOTI PARI A 480 TEUS



TABELLA ESPO

Porto: RAVENNA									
	ANNO PERIODO DA/A	2021			2022			Differenza	
		GENNAIO-SETTEMBRE			GENNAIO-SETTEMBRE			TOTALE	%
		IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE		
A1	TOTALE TONNELLATE (A2+A3+A4)	17.170.313	2.855.705	20.026.018	18.135.570	2.656.523	20.792.093	766.075	3,8%
	Indicare l'unità di misura utilizzata: Tonnellate o migliaia di tonnellate								
A2	RINFUSE LIQUIDE	3.051.062	322.014	3.373.076	3.319.133	302.515	3.621.648	248.572	7,4%
	di cui:								
A21	Petrolio greggio	100.500	0	100.500	90.000	0	90.000	-10.500	-10,4%
A22	Prodotti (petroliferi) raffinati	1.407.970	102.694	1.510.664	1.405.948	82.230	1.488.178	-22.486	-1,5%
A23	Prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale	307.295	700	307.995	342.949	2.400	345.349	37.354	12,1%
A24	Prodotti chimici	425.031	151.001	576.032	589.316	157.520	746.836	170.804	29,7%
A25	Altre rinfuse liquide	810.266	67.619	877.885	890.920	60.365	951.285	73.400	8,4%
A3	RINFUSE SOLIDE	7.795.925	522.033	8.317.958	8.372.980	334.869	8.707.849	389.891	4,7%
	di cui:								
A31	Cereali	396.688	0	396.688	1.067.780	40.492	1.108.272	711.584	179,4%
A32	Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	1.739.037	165.478	1.904.515	1.806.241	105.297	1.911.538	7.023	0,4%
A33	Carboni fossili e ligniti	225.624	0	225.624	176.433	0	176.433	-49.191	-21,8%
A34	Minerali/cementi/calci	4.057.357	128.864	4.186.221	4.250.632	15.930	4.266.562	80.341	1,9%
A35	Prodotti metallurgici	217.228	0	217.228	46.909	0	46.909	-170.319	-78,4%
A36	Prodotti chimici	49.516	0	49.516	56.164	0	56.164	6.648	13,4%
A37	Altre rinfuse solide	1.110.475	227.691	1.338.166	968.821	173.150	1.141.971	-196.195	-14,7%
A4	MERCI VARIE IN COLLI	6.323.326	2.011.658	8.334.984	6.443.457	2.019.139	8.462.596	127.612	1,5%
	di cui:								
A41	In contenitori (compresi contenitori Ro-Ro)	804.617	908.464	1.713.081	944.381	944.024	1.888.405	175.324	10,2%
A42	Ro-Ro (contenitori esclusi)	377.658	687.099	1.064.757	551.770	773.660	1.325.430	260.673	24,5%
A43	Altre merci varie	5.141.051	416.095	5.557.146	4.947.306	301.455	5.248.761	-308.385	-5,5%
	ALTRE INFORMAZIONI								
	(numero)								
B1	Numero toccate			2.026			2.053	27	1,3%
B12	Stazza lorda			29.379.508			37.200.590	7.821.082	26,6%
B2	Numero di passeggeri locali e traghetti (B21+B22)	154	185	339	125	144	269	-70	-20,6%
	di cui:								
B21	Passeggeri locali (viaggi < 20 miglia)	0	0	0	0	0	0	0	n.d.
B22	Passeggeri traghetti	154	185	339	125	144	269	-70	-20,6%
B3	Numero di passeggeri crociere	0	0	74	62.252	61.725	150.438	150.364	203194,6%
B31	"Home Port"	0	0	0	62.252	61.725	123.977	123.977	n.d.
B32	"Transiti" (da contarsi una sola volta)			74			26.461	26.387	35658,1%
B4	Numero di container in TEU (B41+B42)	81.382	76.264	157.646	94.760	84.030	178.790	21.144	13,4%
B41	"Hinterland" (B411+B412)	81.382	76.264	157.646	94.760	84.030	178.790	21.144	13,4%
	di cui:								
B411	Vuoti	29.077	6.828	35.905	28.442	12.011	40.453	4.548	12,7%
B412	Pieni	52.305	69.436	121.741	66.318	72.019	138.337	16.596	13,6%
B42	"Transshipped" (B421+B422)	0	0	0	0	0	0	0	n.d.
	di cui:								
B421	Vuoti			0			0	0	n.d.
B422	Pieni			0			0	0	n.d.
B5	Numero unità Ro-Ro	26.295	29.101	55.396	28.220	30.786	59.006	3.610	6,5%
B51	Numero veicoli privati	69	1.305	1.374	144	1.512	1.656	282	20,5%
B52	Numero veicoli commerciali	7.225	0	7.225	5.449	0	5.449	-1.776	-24,6%